Bavar.
1075/30

Bau 4078/50 Landsberg

Bavar. 0756/30

Bav. 4075 (30.

Beilage zum Fränkischen Merkur 1846 № 49.

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

Die Eisenbahn von Bamberg über Schweinfurt nach Würzburg.

Entgegnung auf die von den Magistraten der Städte Nürnberg, Fürth und Markbreit an die hohe Ständekammer eingebrachte Vorstellung: „Errichtung einer Eisenbahn von Nürnberg über Fürth und Markbreit nach Würzburg."

—3—

Eine Frage, die als gelöst galt, der Zug der West-Bahn, als einer Verästung der Süd-Nordbahn über Bamberg durch das obere Mainthal nach Würzburg, Frankfurt, an den Rhein, der entschiedenen Richtung des nord-östlichen Waarenzuges von Dresden und Leipzig her, taucht auf's Neue empor, da die Richtigkeit, Nothwendigkeit, die Vortheile dieses Bahnzuges angestritten und von einer anderen Seite der Zug dieser Westbahn, von Nürnberg ausgehend, unmittelbar Würzburg zugeführt, anempfohlen und der Regierung geradezu die Wahl gelassen wird, entweder den nach den zeitherigen Vorkehrungen von derselben als beabsichtigt angenommenen Bamberger Eisenbahnknoten mit dem Schweinfurt-Würzburger Zuge fallen zu lassen und den Nürnberger Knoten mit dem Markbreit-Würzburger Zuge aufzunehmen, oder zu gewärti-

Digitized by Google

gen, daß man um allerhöchste Genehmigung nachsuchen werde, von Würzburg direkt über Nürnberg nach Regensburg eine Eisenbahn auf Actien führen zu dürfen.

In dieser — wir nennen das Kind bei'm Namen — in dieser Taktik — liegt das offene Geheimniß der Forderung; aber es ist dabei übersehen worden, daß es sich um eine Eisenbahn-Straße, als Verbindungsmittel des Weltverkehrs handelt, und einseitige Lokal- und Special-Interessen den Gesammtinteressen nicht nur bayerischer, sondern deutscher Nation untergeordnet bleiben. Dieser Gedanke war unbezweifelt der leitende Seiner Majestät König Ludwig's, als Er, einen Blick auf die Pfaden des deutschen Eisenbahnnetzes von Stettin bis Lindau — nächstens vielleicht bis zur Spitze Italiens weiter geleitet — werfend, in Seiner Weisheit beschloß, eine Westader anzubahnen, die in kürzester Linie den nord-östlichen Waarenzug von Leipzig und Dresden, so wie aus Böhmen von Prag über Eger, und aus den sächsischen Herzogthümern auf der Süd-Nord-Bahn einlaufend, Frankfurt a/M. und dem Rheine zuführte, und als Knoten, wo die auf der Nordbahn heranziehenden Güter aufgenommen und der Westbahn übergeben werden, ward von Ihm Bamberg ersehen, wodurch dem Transporte 19 Stunden zu Statten kommen, die man durch Vermeidung des Umweges über Nürnberg und durch die um 3 Stunden längere Nürnberg-Würzburger Bahn ersparte, und so die sicherste und kürzeste Verbindung zwischen dem nördlichen Osten und Westen herstellte, der von dem südlichen Osten nicht umgangen werden kann. Und eben dieser letztere, der südliche Osten ist es, auf den mehr Gewicht legen zu wollen es den Anschein hat, als es bei genauerer Prüfung stichhaltig ist. Die Gegner fürchten von der Wien-Prager Nord-Bahn im Osten, von der würtemberger Neckar-Bahn im Westen, und entwickeln die Gefahren für ihren Handel, wenn auch noch die projektirte Zweigbahn nach Frankfurt in der angegebenen Weise zur Ausführung käme. Vom Transit-Handel, sagen sie, der ehemals lukrativ von Hamburg nach Oesterreich und von diesem Staate und Ungarn nach den Norden durch Bayern gegangen sei, wäre nur mehr auf viel kleinerer Strecke, und zwar ohne Vermittelung eines bayerischen Spediteurs die Rede, der Nürnberger Eigenhandel habe nach Böhmen, Oesterreich, Salzburg und Tyrol aufgehört, und den übrig gebliebenen Engros-Handel für Bayerns

Digitized by Google

Bedarf, deſſen Sitz Nürnberg und Marktbreit ſei, drohe der Todesſtoß von Baden her, und Würtemberg, ſobald die projektirte Bahn zwiſchen Neckar und Donau vollendet wäre, ja ſie fürchten ſogar, daß holländiſche Waaren den Weg über Mannheim nehmen und von da nach Ulm über Donauwörth nach Nürnberg ſpedirt werden könnten, und nichts deſto weniger ſchneller ankämen, als direkt auf dem Maine, aber auch eine ſchöne Fracht weiter zahlen müßten *). Sie gehen weiter und denken ſich eine würtemberg-bayeriſch-öſterreichiſche Bahn, vom Neckar nach der Iſar, Salzach nach Wien ziehend; ſie denken ſich oberhalb die Leipzig-Bamberg-Frankfurter Bahn ſich mitten inne liegend, und ſagen, es bleibe ihnen, nämlich den Nürnbergern und Marktbreitern, nichts übrig, als die Hände in den Schooß zu legen, ihre Comptoire zu ſchließen und in's Ausland zu ziehen. Bevor ſie ſich an das Aeußerſte wagen, klammern ſie ſich an die acht Meilen Differenz, die ihrem Handel freigegeben wäre, wenn ſie die nationale Bamberg-Schweinfurt-Frankfurter Idee anerkennten, und deducirend, daß die Mehrtransportkoſten von ſolchem Gewichte ſeien, daß es ihren Speditionshandel vernichte, treten ſie endlich geharniſcht mit ihrem **Cicero pro domo**, ihrem moraliſchen Zwange der Führung der Weſtbahn direkt von Nürnberg nach Würzburg hervor, als dem Mittel der Vereinigung des Mains mit der Donau durch einen fortzuſetzenden Bahnzuge nach Oſten, begehren ſonach im großartigen Style eine Frankfurt-Würzburg-Nürnberg-Wiener Bahn und verſprechen von dieſer das Heil des bayeriſchen Handels, weil die Bahn mitten durch's Herz des Landes ziehe, der Leipzig-Frankfurter Handelszug durch den Umweg über Nürnberg nicht nur nicht leide, ſondern wegen der hiſtoriſchen Anziehungskraft der ſehenswerthen Noris an Perſonen-Frequenz ge-

---

*) In einer Beilage B. verſuchen die Vertheidiger einer Eiſenbahn von Nürnberg nach Würzburg ſogar durch Zahlen zu beweiſen, daß ſchon jetzt der Weg für Colonialwaaren von Rotterdam über Mainz, Cannſtadt, Ulm auf der Donau nach Wien billiger ſei, als der auf dem Ludwigs-Kanale über Nürnberg und Regensburg, haben ſich aber unglücklicherweiſe nicht der richtigen Zahlen bedient: ſo beträgt z. B. die Waſſerfracht von Mainz bis Regensburg inclusive der Zölle per Zoll-Centner nicht 1 fl. 50 kr., ſondern höchſtens 1 fl. 37 kr. —

Digitized by Google

winne, der Bau der Nürnberg-Würzburger gegen die Bamberg-Würzburger um Millionen wahrscheinlich wohlfeiler komme, die Rentabilität der erstern größer sein würde, als die der letztern, die ohnehin wegen der in Aussicht gestellten Frankfurt-Kassel-Leipziger problematisch würde. Schließlich, nachdem sie für ihr Argument den Transit eines Artikels — der Schaafwolle, brachten, um die Wichtigkeit der aus Oesterreich führenden Straße über jene der Frankfurt-Leipziger zu stellen, erinnern sie an die dadurch gegebene Möglichkeit der Beibringung wohlfeilern Brennmaterials für Nürnberg, Regensburg, Fürth und Umgegend aus böhmischen Steinkohlengruben, vindiciren auf dieser Route den großen Güterzug aus überseeischen Ländern, aus England, statt über Hamburg über Antwerpen und Cöln nach Oesterreich, und meinen, wenn nur erst die Donau-Dampfschifffahrt geregelt sei, sich großer Personenfrequenz aus aller Herren Länder zu erfreuen, die Nürnberg bewundern, die Lage der Donaugegenden genießen, das adriatische Meer befahren, die alte Venetia betrauern und in den lombardischen Ebenen historisch schwelgen könnten.

Das ist klassisch gesprochen wie Einer, der mit Umgehung der Vortheile des Andern, nur auf seinen eigenen bedacht ist, das Ganze in den Hintergrund und das Partielle in den Vordergrund drängt. Allein, gleichwie der südwestliche so kann auch der nordöstliche Handelsstand rechnen, und auffallend gingen seine Calculs diesmal Hand in Hand mit den weisen Anordnungen der Regierung für die projektirte Westbahn mit dem entschieden natürlichen Zuge derselben über Bamberg als einer Ader des Weltverkehres für den nordöstlichen Handel, dessen Wichtigkeit dem südöstlichen gegenüber allerdings eine Frage zuläßt, die nur, mit Handels-, Zoll- und Verkehrs-Registern in der Hand, schlagend gelöst werden kann. Der Handel ist allseitig wie seine Wege zahllose, aber der Zug, den er der Praxis noch einmal genommen, der vorgewiesene. Der Welthandel, so fern er in die Adern Deutschlands rinnt, hat seit den Zeiten der Hansa in den nordischen Seestädten sein Bassin, vollends, seit dem Verfalle Hollands, ist es Hamburg, Lübek, Bremen, wo der überseeische, England ꝛc., seine Waaren ablagert um sie aus dem Norden in das Herz Deutschlands niederzusenden, und eine der Hauptstraßen, über die er seinen Zug nahm, ist die Leipzig-Frankfurter. Auf ihr gingen die Waaren des Westens wie des

Digitized by Google

Ostens, ja des fernsten, man denke an Nowogrod und die asiatischen Beziehungen und erinnere sich jetzt wieder an die so eben eröffneten russischen Bahnen, die sich an die preußischen anschließen und so herablangen an die große Pulsader von Stettin an durch ganz Deutschland herab, deren Fortzug die bayerische Südnordbahn durchführt. An diese Bahn entastet sich nun eine Westbahn, deren Aufgabe es werden soll, den ganzen nordischen Güterzug an den Rhein zu bringen. Hiebei handelt es sich nicht einzelne Städte um ihres Vortheils willen in die Bahnlinie zu ziehen, sondern darum, den großartigen Güterzug Deutschlands auf dem kürzesten Weg seiner Bestimmung zuzuführen, und die Güterzüge zunächst betheiligter Länder an dieser Wohlthat Theil nehmen zu lassen, das aber sind Böhmen und die sächsischen Herzogthümer. Die Wien-Prager Bahn zieht über Pilsen Eger zu und wird bei Eulmbach in die Südnordbahn münden, und alle böhmischen Güter, eben so die thüringischen, werden die kürzere Linie nach dem Rheine, die mit Gewinn von 19 Stunden nur über Bamberg führt, wählen. Müßten sie aber über Nürnberg gehen, so entsteht die Frage, ob die anderen Regierungen die Durchführung der Leipzig-Casseler Bahn nicht thätig aufgriffen, von der bis jetzt nichts weiter verlautet, unbezweifelt, weil Bayern den großartigen Gedanken seiner Bamberg-Frankfurter Westbahn faßte.

Besonderes Gewicht legen die Vertheidiger der Nürnberg-Würzburger Bahn auf deren Fortzug nach Regensburg, weil sie sich dadurch des österreichischen Zuges zu bemächtigen glauben. Ohne auf ihre oben angedeuteten sanguinischen Hoffnungen einzugehen, gleich ihnen die Frage umschiffend, ob der Verkehr zwischen Frankfurt und Wien den durch Leipzig und Frankfurt des ganzen Nordens und Nordostens übertrifft; bemerken wir nur, daß keine Verbindung von Osten nach Westen, Bayern berührend, ohne Zustimmung des Landes geschehen kann, Bayern hat es daher in der Hand, den Güterzug aus Oesterreich vorzuzeichnen. Daher ist die Durchführung einer Bahn von Salzburg über München nach Hof die vorgewiesene, während die Fortsetzung einer Nürnberg-Regensburger, um die Donaudampffahrt zu benützen, eine höchst problematische bleibt, da die Donau fast 4 Monate in der Winterperiode nicht befahren werden kann, bei niederem Wasserstande kaum ohne Ladung praktikabel ist und anderweitige Erfahrungen auf dem Obermain und Neckar den Einfluß

Digitized by Google

der Dampffahrt auf seichten Flüssen für den Gütertransport als nichtig darstellen. Eisenbahnen von Salzburg über Nördlingen und Würtemberg an die Neckarbahn, wenn man solche begünstigt, werden der Westbahn, sei es direkt von Nürnberg nach Würzburg, oder über Bamberg gleich nachtheilig sein, doch bleibt diese Verbindung stets in Bayern und in der Gewalt bayer. Regierung. Somit haben beide Westbahnen gleiche Vortheile und gleiche Gefahren. Anders verhält es sich, wenn die Westbahn südlicher nach Nürnberg gerückt wird, wenn man sie gewaltsam aus dem natürlichen Gebiet, aus dem Mainthal hinausreißt, dann droht die Gefahr des gänzlichen Verlustes des Güterzuges von Nordosten (Leipzig) für Bayern, und das Aufgeben der Richtung über Bamberg und Verlegung über Nürnberg nach Würzburg 23 Stunden weiter, würde die Thüringer Bahn in's Leben rufen, auf deren Bau Bayerns Regierung keinen Einfluß hat, und die uns jenen Güterzug entziehen würde.

Das ist in Bezug auf das große Ganze des deutschen Eisenbahnnetzes zu sagen. Aus speciellem Gesichtspunkte kömmt zu bedenken.

Die Anregung der südlichen Nürnberg-Würzburger Bahn bietet Franken keine Vortheile, aber große Nachtheile. Es ist bereits gesagt, daß bei der Anlage der Westbahn nicht das Interesse der in der Linie fallenden Städte in's Auge gefaßt werden, sondern der Blick ein weiter, großartiger sein müsse. Es handelt sich daher weder um Schweinfurt noch Marktbreit, sondern um den Rhein und die kürzeste Linie dahin. Allein wenn man Vortheile mit dem Schienenzuge verbinden kann, so ist es natürlich, sie mit ins Bereich zu ziehen, um so mehr, wenn sie bayerische, vaterländische, und nicht einseitig städtische sind. Schon früher hatte der große nordische Güterzug theilweise für Franken gewonnen werden können, wenn der Straßenzug durch Bayern nur andere Richtung genommen hätte. Vor ca. 25 Jahren ist zu Gunsten Nürnbergs, Marktbreits ꝛc. die Ostweststraße statt auf den nächsten Weg über Schweinfurt ꝛc. über Nürnberg gebaut worden, und die unmittelbare Folge davon war, daß damals zwei Hauptstraßen durch Thüringen über Schlichtern gebaut wurden und Bayern den Güterzug zwischen Leipzig und Frankfurt gänzlich verlor. Würde nun die Westbahn abermals statt über Bamberg, Schweinfurt, über Nürnberg und Marktbreit gebaut, so würde unbezweifelt aus gleichem Grunde der

Digitized by Google

Verlust sich im größern Maaßstab wiederholen, und sicher die Leipzig-Kassler-Frankfurter Bahn, wie bereits bemerkt, ins Leben gerufen werden. Hiezu kommt noch, daß die an der ganzen Linie der Nordbahn von Bamberg bis Hof liegenden Städte für ihre Industrie und Handel außer Concurrenz mit dem Rhein gestellt sind, da Nürnberg für sie ein bedeutender kostspieliger Umweg, nicht weniger alle in die Südnordbahn von Hof über Bamberg einmündenden Hauptstrassen, um die nächste Verbindung mit dem Rhein und ganz Unterfranken um den schnellen Debit der Kronacher Steinkohlen-Lager gebracht wären, endlich bezweckte die Nürnberg-Marktbreiter Bahn die Vernichtung der Schifffahrt auf dem ganzen Obermain, und führte unbezweifelt den Verfall des Kanals herbei, der erst wenn Bamberg der Frankfurter Eisenbahnknoten würde, die große Bedeutsamkeit erhielte, die Vortheile für Bayern und für ganz Deutschland entwickelte, die sein königlicher Erbauer, als Er die Idee Seiner Schöpfung faßte, ihm zudachte.

Aus nationalwirthschaftlichem Gesichtspunkte dürfte der Zug über Bamberg, keiner weitern Frage unterworfen sein, und was den Kostenpunkt anbelangt, so muß vorausgesetzt werden, daß die hohe Regierung durch die veranlaßten Terrain-Prüfungen und durch ihre Entscheidung für den Bambergerzug sich hinlänglich überzeugt haben muß, daß, gesetzt die Bamberger Bahn sei kostspieliger, die Ausgabe dafür in der europäischen Bedeutsamkeit der Westbahn gerechtfertigt sei, wobei aber noch überdieß in die Wage fallen dürfte, daß der Schienenweg von Nürnberg bis Würzburg um 3 Stunden länger ist, größere Höhe zu übersteigen hat und vor Würzburg den schiffbaren Main durch einen kostspieligen Aquaduct zu überschreiten hat, während der bei Bamberg über den noch nicht schiffbaren Main zuführende dies nicht wäre und das übrige Terrain weniger Schwierigkeiten darbiethet.

Die lokalen Wichtigkeiten sind in allgemeine Beziehung wohl auch gleichbedeutend. Nürnberg verliert Nichts, (denn es bleibt in der Linie des südnördlichen und ostwestlichen Zuges) aber Bamberg und Schweinfurt mit dem ganzen Obermain, und der Kanal-Ausmündung, würde zu Gunsten Marktbreits geopfert werden, wie früher bei der Erbauung der Weststrassen. Schweinfurts Fruchtgau und Weinbau ist dem von Marktbreit ꝛc. gleich, und dessen Industrie steht höher. Daß Markt-

Digitized by Google

breit mehr Speditions-Geschäfte und Verfrachtung zur Zeit nachweißt, liegt nicht in der natürlichen Lage, sondern in dem Umstand, daß durch jenen Strassenbau von Nürnberg über Marktbreit, der Güterzug auf den Obermain geschwächt, und Schweinfurt bis auf die neueste Zeit ohne Strassenverbindung nach Osten gelassen würde (die Strasse von Bamberg nach Schweinfurt, zum Theil Vizinal-Strasse, ist zwischen Zeil und Haßfurt nicht gebaut.)

Ob die nochmalige Bevortheilung Marktbreits und Kitzingens auf Kosten Bambergs und Schweinfurts, des Obermains und Kanals wirklich so nothwendig ist, daß man dafür das allgemeine bayerische Interesse aufgeben soll, den Güterzug von Leipzig nach Frankfurt zu vierlieren, ohne irgend etwas Anderes zu gewinnen (da, wie oben gesagt, der Güterzug von Westen und Südwesten uns durch Bayerns Lage nicht entzogen werden kann), das ist die Frage?

Bamberg, 1846.

Gedruckt in der Officin des literarisch-artistischen Instituts.

Digitized by Google

Digitized by Google